

EL COMPLIMENT DE LA LLEI D'ACCESSIBILITAT

# Els ajuntaments incompleixen la llei de supressió de barreres, des de fa 17 anys

Pocs municipis disposen d'un pla per adaptar carrers i edificis públics i les actuacions corresponen a obra nova

NÚRIA ASTORCH / Girona  
● Ni els ajuntaments ni el govern de la Generalitat han complert el que preveia la llei 20/1991, de 25 de novembre, sobre la supressió de barreres arquitectòniques.

Disset anys després d'haver-se aprovat la llei, són pocs els ajuntaments gironins que tenen un pla d'accessibilitat aprovat i menys encara els que l'han executat. Les accions que s'han dut a terme per adaptar

vies públiques, els parcs i espais d'ús públic han estat puntuals i gairebé sempre en obra de nova construcció. La Generalitat, per part seva, no ha fet el pla de control que marcava la llei i no disposa d'un cens

sobre l'estat de la qüestió. Ara està preparant una nova llei i un nou codi d'accessibilitat amb què es pretén ajudar els municipis petits, més mancats de recursos econòmics.

El desembre del 2006 va acabar el termini de quinze anys de què disposaven els ajuntaments per executar els plans especials d'actuació de supressió de barreres arquitectòniques a les vies públiques, els parcs i els espais d'ús públic. Unes reformes que, segons Mifas, «resultaven imprescindibles perquè les persones amb mobilitat reduïda poguessin fer actes tan bàsics com sortir al carrer o fer ús d'un establiment». En concret, la disposició addicional tercera de la llei diu que, dos anys després d'haver entrat en vigor, és a dir, el novembre del 1993, els ens locals ja havien d'haver redactat els plans d'actuació, els quals havien de ser revisats cada cinc anys i executats en un termini màxim de quinze.

La realitat, però, és que disset anys després de l'entrada en vigor de la llei, molts municipis gironins, a excepció de la ciutat de Girona, la més avançada en la matèria, són a les beceroles. I trobem tota mena de situacions: des d'ajuntaments que no tenen cap pla especial i que únicament tenen en compte la llei quan fan obra nova; ajuntaments que, tot i que no tenen un pla, cada any fan obres d'adaptació en conveni amb altres institucions i també hi ha consistoris que tot just ara han aprovat un pla de mobilitat i que es posen a treballar en aquest sentit. I tot i que, de manera puntual, encara hi ha casos d'equipaments o instal·lacions públiques de nova construcció que presenten problemes d'accessibilitat.

El govern català tampoc no ha complert amb el que preveia la llei sobre la creació d'un fons destinat a subvencionar els ajuntaments en el desenvolupament dels plans especials i la posada en marxa d'un pla de control sobre la supressió de barreres.



La construcció del parc del Migdia va originar queixes d'accessibilitat. / D. BRUGUÉ

D. VILÀ / M. BARRERA  
● Girona va aprovar, l'any 1998, el pla d'accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques que preveia deu fases d'actuació. Malgrat això, des de l'any 1993 el consistori va començar a fer propostes per treure barreres, i l'any 1994 un conveni amb l'ONCE també va aprofundir a fer la ciutat més accessible. De les deu fases previstes en el pla, Girona n'ha executat quatre, i la regidora de Mobilitat, Isabel Salamaña, anuncia la voluntat de «redefinir el pla, perquè encara tenim moltes herències de quan la prioritat eren els cotxes». Salamaña admet que en zones com ara el Barri Vell «tenim la topografia que tenim i es fa difícil fer-lo accessible». A banda del pla, s'adapten els itineraris bàsics de les persones discapacitades per anar a treballar o comprar. Cada any es facilita l'accés a centres de salut i escoles, per bé que va

rebre queixes pels déficits d'accessibilitat al parc del Migdia.

Salt té aprovat un pla d'accessibilitat. Part de les actuacions estan incloses en el projecte de la llei de barris, per un pressupost de 334.171 euros. Pel 2009 s'ha previst la segona fase. En l'àmbit privat, el pla de barris inclou el desenvolupament d'un programa pilot per a la instal·lació d'ascensors.

A Cassà s'han habilitat els accessos a gairebé tots els equipaments públics, si bé l'ajuntament no té ascensor i el pavelló té habilitat l'accés als vestidors però no l'entrada per al públic. Llagostera està en previsió d'executar la primera fase del pla d'accessibilitat als carrers més centrals del poble, com ara Àngel Guimerà, Almogàvers, Consellers i Álvarez Castro. Té alguns equipaments habilitats, però no té ascensor al consistori ni a la biblioteca ni a la piscina.

## La falta de recursos econòmics

● La responsable del consell per a la promoció de l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques del Departament d'Acció Social, Georgina Tomàs, ha explicat que, dos anys abans que s'exhaurís el termini previst per la llei, es va enviar un escrit als 941 municipis de Catalunya amb la intenció de conèixer la situació. Més de la meitat no van contestar. I entre els que ho van fer les respostes van ser variades. «El problema principal ha estat la falta de recursos econòmics per la supressió de barreres. Els ajuntaments més grans, i per tant amb més recursos, estan més avançats que els municipis petits», va indicar. Tomàs va explicar

que si bé anys enrere havien existit convocatòries d'ajuts, aquestes van desaparèixer i es va optar per la via de signar convenis amb els ajuntaments. Segons Tomàs, la nova llei d'accessibilitat que s'està preparant, l'esborrany de la qual podria estar a punt a finals d'any, pretén justament donar suport als municipis més petits i establir un règim sancionador efectiu. I és que, d'acord amb la llei vigent, la imposició de les sancions recau curiosament, en primera instància, en els alcaldes. D'altra banda, va reconèixer que la tasca del consell sempre ha estat més la d'assessorar que no pas la de controlar i perseguir l'incompliment.

## «Falta un cens fiable»

● Pere Tubert, president de Mifas, associació de discapacitats que fa uns mesos va denunciar públicament l'incompliment de la llei per part de les administracions, exposa que els primers anys de vigència de la llei des de l'entitat es va informar a tots els ajuntaments que havien de fer els plans de supressió de barreres. «Tots els ajuntaments haurien de tenir unes previsions sobre l'adaptació dels edificis públics i dels carrers i, en canvi, molts diuen que no sabien que havien de fer uns plans especials», diu Tubert. I coincideix amb Tomàs que els municipis amb més recursos són els únics que han fet actuacions encara que sovint sense cap planificació al darrere. Aquesta associació troba a faltar, a més, l'existència d'un cens fiable a l'àmbit de Catalunya, una tasca que, segons Tubert, era responsabilitat de la Generalitat.

SELVA

ANNA PUIG

● Una de les queixes de Mifas a la comarca de la Selva va ser la manca d'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda a l'estació d'autobusos de Lloret, que es va inaugurar a l'estiu passat i va costar 9,2 milions d'euros. L'entitat considerava inadmissible que una obra milionària com aquesta no hagués suprimit les barreres arquitectòniques. De fet, molts dels autocars que hi paren estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, però de les quinze andanes que hi ha a l'estació, només tres són accessibles per als discapacitats, tal com va reconèixer el departament de Transports. La solució que es va adoptar finalment és que els autobusos adaptats pareessin en una d'aquestes tres andanes que estan adaptades. D'altra banda, a Blanes hi ha aprovat un pla general d'accessibilitat i ja s'han començat a fer accions puntuals, prioritzant alguns recorreguts, com ara el de la *frontissa* de mar. Simultàniament es van adaptant edificis i els de nova construcció estan obligats a suprimir les barreres arquitectòniques. Una mesura similar s'ha aprovat recentment a Santa Coloma de Farners. L'Ajuntament ja disposa d'un pla d'accessibilitat i mobilitat que potencia el centre urbà com a zona de vianants, preveu ampliar voreres per millorar l'accessibilitat –faran un mínim d'1,30 metres– i fer carrers de plataforma única, evitant els desnivells entre la calçada i les voreres. A part, es proposa instal·lar semàfors per a invidents en els punts pròxims als centres d'interès, fer rampes adaptades i passos de vianants amb ressalt.



Un usuari amb minusvalidesa a la terminal de Lloret. / L.J.